

Univerzita Karlova

Přírodovědecká fakulta

Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Studijní program: Geografie

Dějepis se zaměřením na vzdělání – Geografie se zaměřením na vzdělání



David Brys‘

Vliv dopravy na rozvoj Kralupy nad Vltavou od poloviny 19. století

The impact of transportation on the development of Kralupy nad Vltavou since the middle of the 19th century

Bakalářská práce

Vedoucí práce: doc. RNDr. Miroslav Marada, Ph.D.

Praha, 2021

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem závěrečnou práci zpracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje a literaturu. Tato práce ani její podstatná část nebyla předložena k získání jiného nebo stejného akademického titulu.

V Praze

David Brys‘

.....

.....

Poděkování

Rád bych poděkoval svému vedoucímu práce doc. Miroslavu Maradovi za jeho vedení mé práce. Vždy mi s chutí poradil a pomohl při společných konzultacích. Jeho věcné připomínky a nápady mi pomohly k urovnání myšlenek a poznatků, které jsem skládal dohromady v této práci.

Abstrakt

Tato práce má za cíl popsat vývoj obce Kralupy nad Vltavou ve vymezeném časovém období. Cílem je zjistit a eventuálně dokázat vliv rozvíjející se dopravy na obec Kralupy nad Vltavou. Vývoj je posuzován z hlediska výstavby infrastruktury, průmyslu, obytné zástavby a změn počtu obyvatel.

Klíčová slova

Kralupy nad Vltavou, železnice, průmysl, rozvoj, výstavba,

Abstract

The purpose of this essay is to describe development of the Kralupy nad Vltavou in defined time period. The main goal is to find out and possibly prove influence of developing transportation on the Kralupy nad Vltavou. The development is assessed by the building-up infrastructure, industry, housing and changes in the population size.

Key words

Kralupy nad Vltavou, railway, industry, development, building-up

Obsah

ABSTRAKT	4
KLÍČOVÁ SLOVA.....	4
ABSTRACT	4
KEY WORDS	4
OBSAH	5
SEZNAM PŘÍLOH.....	5
1. ÚVOD	6
1.1 CÍLE PRÁCE	6
1.2 METODIKA A POUŽITÉ ZDROJE.....	6
2. HISTORICKÝ ÚVOD	6
3. VÝVOJ V 2. POLOVINĚ 19. STOLETÍ.....	9
4. VÝVOJ V 1. POLOVINĚ 20. STOLETÍ.....	13
5. VÝVOJ V 2. POLOVINĚ 20. STOLETÍ.....	18
6. VÝVOJ V 21. STOLETÍ.....	25
7. ZÁVĚR	31
LITERATURA A ZDROJE:	33

Seznam příloh

Obrazová příloha č. 1: Mapa Srbské cesty	8
Obrazová příloha č. 2: Mapa Mostecké cesty	9
Obrazová příloha č. 3: Výřez státní mapy 1:5 000 z roku 1968	20
Obrazová příloha č. 4: Výřez státní mapy 1:5 000 z roku 1974	22
Obrazová příloha č. 5: Výřez státní mapy 1:5 000 z roku 1988	23
Graf č. 1: Vývoj počtu obyvatel v Kralupech nad Vltavou a ve Velvarech mezi lety 1869–2011	12
Graf č. 2: Vývoj počtu domů v Kralupech nad Vltavou a ve Velvarech mezi lety 1869–2011	13

1. Úvod

1.1 Cíle práce

Cílem práce je zjistit a popsat vliv rozvíjející se dopravy na vývoj obce Kralupy nad Vltavou. V této práci jsou porovnávány různé historické milníky v dopravě a průmyslu, které byly přímo i nepřímo spojeny se sledovanou oblastí. Dále je cílem zjistit, jestli byl rychlý vzestup a vývoj obce Kralupy nad Vltavou spojen s rozvojem dopravy, anebo jestli byl tento vývoj pouze přirozeným důsledkem průmyslové revoluce. Hlavními ukazateli vývoje jsou v této práci infrastruktura, průmyslové objekty, výstavba a vývoj počtu obyvatel. Jednotlivé kapitoly práce popisují jednotlivá časová období o délce zhruba 50 let. Pro potřeby této práce bylo nutné stanovit tzv. milník. Tedy bod, kdy začíná být vývoj markantní a zajímavý. V této práci je oním milníkem výstavba železnice v polovině 19. století.

Samotný text práce se skládá z šesti kapitol a závěru, které jsou seřazeny chronologicky. Každá kapitola popisuje určitý časový úsek, který obsahuje zhruba půl století. V každé kapitole je popsán vývoj sociální struktury a počtu obyvatelstva, průmyslu a dopravy. Rozdíly mezi kapitolami jsou patrné podle trendů doby. Dalo by se konstatovat, že práce obsahuje jak první setkání čistě rurálních vesničanů s průmyslem, tak i socialistické budovatelství a novodobé trendy v bydlení a dopravě.

1.2 Metodika a použité zdroje

Hlavní kostrou celé práce jsou publikace od Josefa Stupky, který ve svých pracích pečlivě popisuje historický vývoj Kralup nad Vltavou a blízkého okolí. K sledování vývoje obyvatel byl stěžejní Historický lexikon obcí od Českého statistického úřadu. K vytvoření celkové představy o vývoji Kralup nad Vltavou v čase bylo zapotřebí použití nejrozličnějších map. K tomuto účelu dobře posloužil archiv Zeměměřičského ústavu a Virtuální mapová sbírka Výzkumného ústavu geodetického, topografického a kartografického. Velikou oporou v oblasti 21. století jsou články z Kralupského zpravodaje, Mělnického deníku a ze stránek Středočeského kraje.

2. Historický úvod

Okolí dnešního města Kralupy nad Vltavou bylo historicky osídleno už od pravěku. Při různých příležitostech bylo ve městě a okolí objeveno mnoho předmětů i hrobů z různých etap naší historie. V městské části Minice se v minulosti nalézalo keltské hradiště z mladší doby halštatské. Přítomnost Keltů v minulosti je do dnes patrná z některých místních názvů. Dobrým

příkladem je nedaleký kopec jménem Erz/Ers. V dnešní době již nevíme, který název je správný. Co ale víme, že toto místo nebylo oblíbeno jen Kelty. Svou strategickou polohu nám dokazují pozůstatky bunkrů detašovaného pracoviště protivzdušné obrany z dob socialismu (Stupka, 2011).

Krom Keltů jsou i časté nálezy z dob osídlení Slovy. Jsou ale i starší nálezy z dob Únětické kultury. Jedním takovým je například nález hrobu s celkem zachovalými předměty denní potřeby, který byl vykopán v 50. letech v městské části Mikovice. Podle archeologů se jednalo o kostru zhruba 4000 let starou (Stupka, 2011).

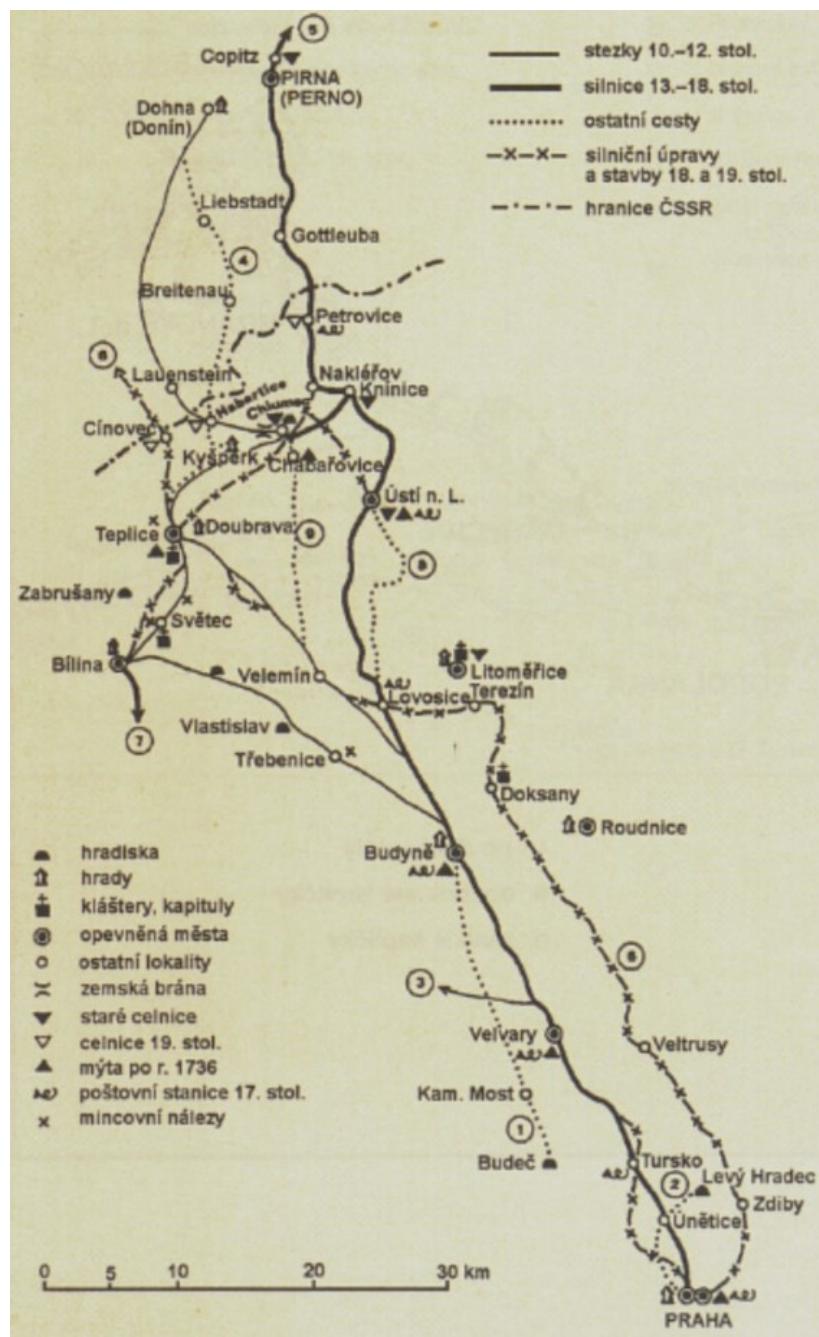
Prvním milníkem historického vývoje Kralup je rok 1253. V tomto roce jsou Kralupy nad Vltavou prvně oficiálně zmíněny v psaném dokumentu. Jedná se o darovací listinu krále Václava I. (Národní archiv Praha, 2021). Ten daroval Kralupy nad Vltavou řádu křížovníků s červenou hvězdou, kteří sídlili v obci Tursko. Tento řád nechal v Kralupech vystavět tvrz a mlýn. I když se zdá, že toto předznamenalo určitý vývoj, není tomu tak. V této podobě totiž obec zůstala bezmála dalších 600 let. Když v roce 1848 přestala obec patřit řádu křížovníků s červenou hvězdou. Bylo v obci bezmála 200 lidí (Stupka, 2004).

V tomto období od první písemné zmínky až do poloviny 19. století, byly dopravní tahy a cesty v podstatě neměnné. Skrz Kralupy nad Vltavou historicky ve středověku neprobíhaly žádné významné cesty ani jiná dopravní spojení. Ovšem v blízkém okolí ano. Jednalo se o Srbskou cestu a Mosteckou cestu (Vávra, 1978/1979).

Srbská cesta vedla z Prahy do Drážďan (a její větev Horní Lužice). Srbská se jmenovala, protože v oblasti dnešního Saska žili Lužičtí Srbové. Cesta vedla přes Tursko a královské město Velvary v blízkosti Kralup. Nejbližší ke Kralupům tato cesta procházela osadami Minice a Mikovice, které jsou dnes městskými částmi města Kralupy nad Vltavou. Tyto původně osady těžily ze své polohy na důležité cestě a byly svého času důležitější než samotné Kralupy nad Vltavou. O této důležitosti svědčí zprávy o malém zámku a množství hostinců (Stupka, 2015). Tato cesta pokračovala z Velvar do Budyně, Lovosic a Ústí nad Labem, odkud přes Krušné hory mířila do Saska a Horní Lužice (viz. Obrazová příloha č. 1). Zmíněná cesta byla důležitá po relativně dlouhé časové období od 13. do 18. století (Vávra, 1978).

Mostecká cesta vedla také z Prahy směrem na sever, jako Srbská cesta. Stejně jako Srbská cesta směřovala i Mostecká cesta do Velvar. Z Velvar se ale ubírala jiným směrem, a to spíše severozápadně. Tato cesta byla významná v 10. – 12. století. Později ve 13. století se

posunula více na západ a vedla z Prahy do Mostu přes Slaný a Louny (viz. Obrazová příloha č. 2) (Vávra, 1979).



Obrazová příloha č. 1: Mapa Srbské cesty (Vávra, 1978).



Obrazová příloha č. 2: Mapa Mostecké cesty (Vávra, 1979).

3. Vývoj v 2. polovině 19. století

V polovině 19. století přišla pro město zásadní změna a tou byla výstavba železnice. První železnice, která se ocitla v Kralupech nad Vltavou byla takzvaná podmokelská dráha. Vedla z Prahy do Podmokel (dnešní městská část Děčína). Výstavba této dráhy probíhala v letech 1845–185 (Stupka, 2011). Vlivem zbrojení, revolucí roku 1848 a jinými výdaji byla

státní kasa velmi vyčerpaná, a proto se mnoho drah prodávalo soukromým subjektům. Krom toho se soukromé firmy samy aktivně podílely na výstavbě železnice. Prvními takovými firmami byly různé těžařské společnosti. Jedna z úplně prvních soukromých železnic, Buštěhradská dráha, vznikla mezi Kladnem a Kralupy nad Vltavou. Byla založena v roce 1852. Koncesi pro stavbu železnice získala 1. ledna 1855 a už v listopadu 1855 byla v provozu. Měla přepravovat uhlí do Kralup nad Vltavou, kde se později překládalo na lodě plující po Vltavě. Tímto vznikl v Kralupech nad Vltavou uzel dvou různých železničních tratí s říčním přístavem (Stupka, 2003).

Poslední z tratí byla Turnovsko-kralupsko-pražská dráha. Tato trať měla spojit Prahu s Jihoseveroněmeckou spojovací dráhou, která vedla z Pardubic přes Hradec Králové, Liberec a Frýdlant do Seidenbergu. Původně tedy ani do Kralup nad Vltavou vést neměla. Ale protože na projektování této dráhy byl najat inženýr Josef von Kress, který byl v té době provozním ředitelem Buštěhradské dráhy, bylo rozhodnuto, že spojení s Prahou povede přes Kralupy nad Vltavou. Toto rozhodnutí bylo výhodné pro obě strany, protože to mimo jiné znamenalo přímé spojení i s Kladnem a jeho uhlím. O této trati se jednalo už od roku 1856 (Škorvaga, 2008). V roce 1863 byla vydána koncese na stavbu této trati a v roce 1865 už byla v provozu (Österreichische Nationalbibliothek, 2021).

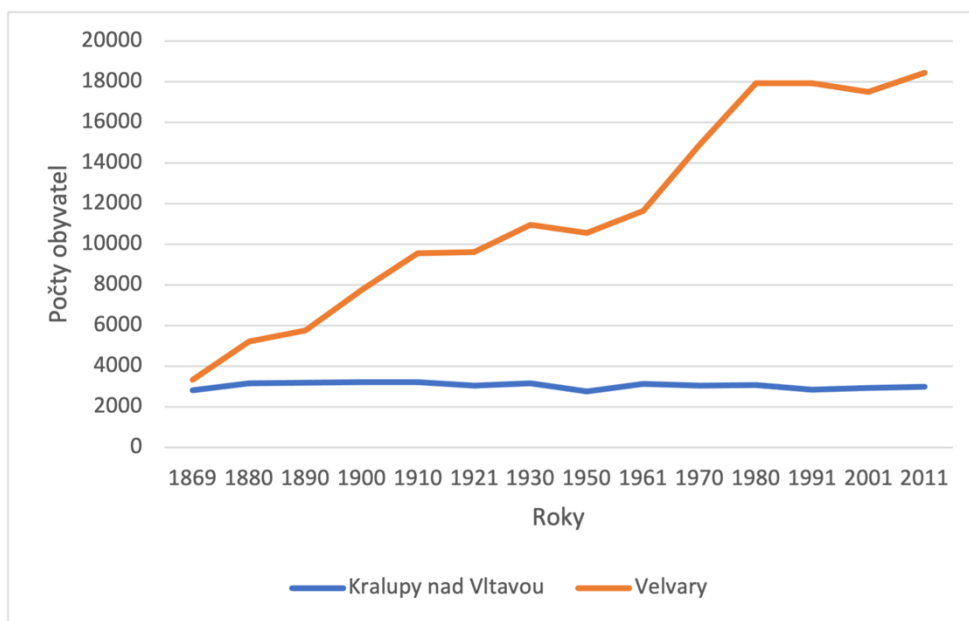
Zajímavostí, která je na dnešní dobu už asi trochu nepředstavitelná, bylo to že každá z tratí patřila někomu jinému. Ve městě tedy nebylo jedno nádraží ale tři různá (Stupka, 2003). Krom nádraží bylo potřeba vybudovat i dílny a strážní domky podél tratí.

S příchodem železnice se do Kralup nad Vltavou dostalo i mnoho průmyslových podniků a služeb. Kromě drážních dílen to byla například loděnice na výrobu parníků dřevěných i ocelových v roce 1854. Tato loděnice byla prvním kralupským závodem a sloužila k výrobě ocelových parníků a dřevěných vlečných lodí. Důvodem vzniku loděnice byla přeprava kladenského uhlí, které bylo do Kralup nad Vltavou dováženo nově vzniklou Buštěhradskou dráhou. Toto uhlí se po řece Vltavě vozilo z Kralup na lodích do Prahy a Saska (Stupka, 2004). Loděnice zanikla už v roce 1862 kvůli velikým povodním a nebyla nikdy obnovena (Stupka, 2011). Nevyráběly se tedy nové lodě, ale činnost přístavu zůstala zachovaná. Dále nové železniční spojení se světem přineslo poštu v roce 1857, telegrafní úřad 1873 a telefonní spojení 1894. Z průmyslových podniků to byla například lučební továrna na výrobu kyseliny sírové postavená v roce 1857. Tato továrna zabírala přes 4 hektary plochy a zaměstnávala na 600 lidí. Do továrny byla zavedena železniční vlečka a na břehu řeky postaven

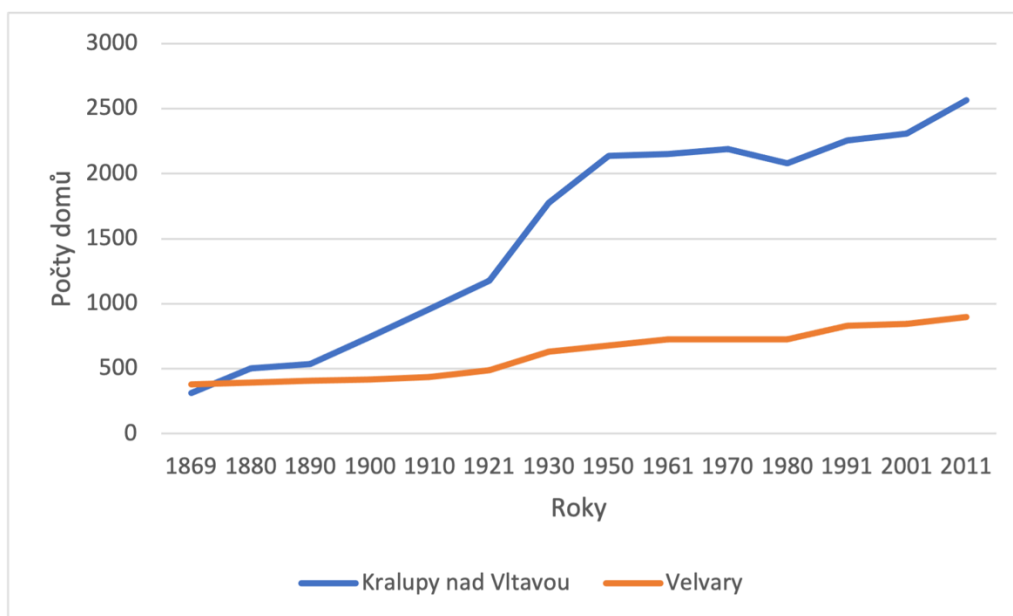
i vlastní přístav (Stupka, 2003). Krátkou přestávku v průmyslovém vzestupu znamenala válka s Pruskem v období od června do srpna 1866. Po prohře u Hradce Králové táhla pruská armáda podél Turnovské tratě do Kralup nad Vltavou. Jediné místo, kde se dala překročit řeka byl železniční most v Kralupech nad Vltavou. Tento most byl zkonstruován tak, aby se dal rychle a snadno rozebrat. To bylo učiněno, aby se získalo více času na evakuaci. Veškerý drážní personál byl poslán domů a důležité úředníci odjeli do bezpečí i se spisy, zbožím a stroji. Co se nestihlo odvést bylo prodáno obyvatelstvu, aby nepřátelská armáda nemohla nic ukořistit. Provoz železnice v podstatě skončil. Okupační armáda byla problémem nejen pro průmysl ale i pro obyvatelstvo. Spolu s velkými přesuny vojsk přišla i epidemie cholery, kdy se počty obětí pohybovaly v řádu desítek. Po vyhlášení míru 23. srpna 1866 se začalo pracovat na obnově železnice a až 10. září 1866 byl znovu zaveden pravidelný provoz vlaků nákladních i osobních (Stupka, 2011). Po válce se ale obec rychle vzpamatovala a už v roce 1867 byl postaven parní mlýn a v roce 1869 dva cukrovary, podle kterých se do teď jmenuje místo mezi řekou Vltavou a kopcem Hostibejkem (dnešní sídliště Cukrovar). Do konce 19. století byl pak postaven i pivovar, pískovna s cihelnou, továrna na výrobu spalovacích motorů a továrna na zpracování dehtu. Tato továrna se zpracováním dehtu zabývala velmi krátce mezi lety 1893 až 1896, kdy změnila jméno na Medica a začala vyrábět léčiva. Veliký průmyslový vzestup potřeboval i mnoho lidí, kteří by v těchto továrnách pracovali (Stupka, 2003). Dalo by se hovořit o populačním boomu. V době vzniku první školy v roce 1867 bylo v Kralupech nad Vltavou 964 obyvatel (Stupka, 2011). O dva roky později ze sčítání lidu 1869 bylo v Kralupech nad Vltavou už 3 317 obyvatel (ČSÚ, 2017). S takovým rychlým vzrůstem není divu, že bylo zapotřebí i vzniku obecní policie v roce 1867 ve stejném roce vznikla i první kralupská škola. Díky narůstající populaci se dá mluvit i o jisté diverzifikaci obyvatelstva. V Kralupech nad Vltavou se postupně shromáždila i relativně velká skupina lidí židovského vyznání, a tak byla v roce 1873 postavena synagoga. Ke konci 19. století byly Kralupy nad Vltavou velikostně, počtem obyvatel i hospodářsky velmi silné. Byly silnější než leckterá okolní města, stále však nemohly Kralupy být městem. V té době byl jedním z předpokladů povýšení na město kostel. V roce 1894 se započalo s výstavbou kostela a v roce 1897 i hřbitova (Stupka, 2011).

Tento průmyslový vzestup by mohl vypadat, jako běžný trend v době průmyslové revoluce. Právě proto je velmi důležité porovnání Kralup nad Vltavou s některou podobnou obcí poblíž. Pro tyto účely je vhodná obec Velvary. Toto město má historii podobně dlouhou jako Kralupy nad Vltavou. První písemná zmínka o Velvarech je z roku 1282 (Stupka, 2004).

Rozdílem však je, že Velvary byly a jsou historicky významnější než Kralupy nad Vltavou. Skrze Velvary probíhaly dvě důležité cesty z Prahy na sever. Tyto cesty jsou v této práci zmíněné. Jedná se o Srbskou a Mosteckou cestu (Vávra, 1978). Obě cesty Kralupy nad Vltavou jen lehce míjely a neměly tedy na vývoj, tehdy malé osady, velký vliv. Ve Velvarech byla situace jiná a díky své strategické poloze na důležité spojnici toto místo rostlo a bohatlo, až bylo na konci 15. století povýšeno na královské město. Velvary si držely svou prestiž až do doby, kdy tyto dvě cesty přestaly být jediným spojením. A to bylo právě v době vzniku paroplavby a železnice (Stupka, 2011). Během několika málo let Kralupy nad Vltavou nejen dostihly Velvary v počtu obyvatel a domů. Dokonce je velmi rychle předešly. V Kralupech nad Vltavou se od roku 1869 počet obyvatel vzrostl šestinásobně. Ve Velvarech se počet obyvatel nezměnil skoro vůbec a dnes v roce 2021 mají Velvary více o zhruba 200 lidí oproti roku 1869 (viz. Graf č. 1 a 2), (ČSÚ, 2017).



Graf č. 1: Vývoj počtu obyvatel v Kralupech nad Vltavou a ve Velvarech mezi lety 1869–2011 (Zdroj ČSÚ 2017).



Graf č. 2: Vývoj počtu domů v Kralupech nad Vltavou a ve Velvarech mezi lety 1869–2021 (Zdroj ČSÚ 2017).

Velvary získaly své železniční spojení až v roce 1882. Toto spojení bylo však pouze slepou odbočkou z Kralup nad Vltavou a Velvary jsou v podstatě dodnes konečnou zastávkou této krátké trati, která slouží spíše jako meziměstská osobní linka, než pramen pokroku a příležitostí. Takže ano můžeme s jistotou tvrdit, že výhodná poloha na dopravním železničním uzlu přinesla do obce Kralupy nad Vltavou průmysl, pracovní příležitosti a nové obyvatele. Nebýt toho byly by Kralupy nad Vltavou možná stále ještě osada s 27 domky, jako v roce 1850 (Stupka, 2011).

4. Vývoj v 1. polovině 20. století

Železnice ve 20. století v Kralupech nad Vltavou sama o sobě nezaznamenala tak významný rozkvět, jako v předešlém půl století. Rozhodně ale byla hybnou silou vývoje města a ovlivňovala jeho osud. Průmyslový rozvoj stále pokračoval a vznikaly nové továrny. A díky splnění všech nutných podmínek byly Kralupy nad Vltavou 22. listopadu 1902 z rozhodnutí císaře Františka Josefa II. povýšeny na město. Spolu se vznikem nových továren a pracovních příležitostí, rostl i počet obyvatel (Stupka, 2011). V roce 1900 měly Kralupy nad Vltavou 7743 obyvatel a 744 domů. To byl nárůst od posledního sčítání v roce 1890 o bezmála dva tisíce lidí.

A za dalších deset let v roce 1910 vzrostl počet obyvatel o další zhruba dva tisíce lidí na 9549. Co se týče vzestupu životní úrovně je zajímavý jeden ukazatel. A to počet lidí na jeden dům. Od roku 1869 do roku 1910 bylo průměrně 10 lidí na jeden dům. Postupem se počet lidí na jeden dům začal zmenšovat, a to je podle mého názoru důkaz o rostoucí životní úrovni, kdy se bydlení stává dostupnější (ČSÚ, 2017).

Průmyslový vzestup pokračuje a do první světové války vzniká 9 nových průmyslových podniků. V roce 1900 je to továrna na kůže a továrna na nábytek. V roce 1901 vzniká i důležitá rafinerie minerálních olejů. Tato rafinerie vyráběla primárně petrolej, ale i benzín, parafín, olej a asphalt. Rafinerie byla postaven přímo vedle nádraží a byly do ní zavedeny koleje. Ropa se tehdy vozila po kolejích z Haliče. Další vybudovanou továrnou v roce 1906 byla továrna na výrobu chladičů. Tato továrna se specializovala na výrobu chladičů pro automobily i pro letadla. Její chladiče byly dodávány pro vozy Walter, Fiat, Praga. U letadel byly chladiče používány ve stíhacích a bombardovacích letounech. V roce 1910 byly vystavěny hned tři nové továrny. Byly jimi továrna na zpracování kovového odpadu, továrna na součástky žacích strojů a konzervárna ovoce. Poslední dvě továrny před první světovou válkou vznikly v roce 1912 a 1913. Jednalo se o továrnu na zpracování korku a lihovar (Stupka, 2003).

Spolu s průmyslovým vzestupem začala obec Kralupy nad Vltavou získávat na důležitosti nad okolními obcemi. Důkazem tohoto vzestupu je fakt, že okolní obce s mnohdy v minulosti větší důležitostí, byly postupně připojovány ke Kralupům a staly se jejich městskou částí. První takto připojená obec byla Lobeč, která byla připojena v roce 1902. V tomto roce žilo v Lobči 2000 lidí ve 180 domech (Stupka, 2004).

První světová válka znamenala v podstatě útlum rozvoje. Z místní sokolovny a hotelu se dva měsíce od vyhlášení války staly vojenské lazarety. Zvláštní shodou náhod je, že dva dny před vyhlášením války byl v Kralupech nad Vltavou založen první pohřební ústav. A po zkušenostech z války s Pruskem z roku 1866 byla ve městě umístěna stálá vojenská posádka. Tato posádka měla za úkol hlídat nádraží, železniční tunely a železniční most přes řeku Vltavu. První výrazné omezení života válkou nastalo v roce 1915 zavedením přidělového systému potravin. Železniční doprava byla také omezena a byla v podstatě zrušena osobní přeprava. Život postupně utíchal i v průmyslu a různé továrny buď omezovaly, nebo úplně zastavovaly výrobu pro nedostatek surovin. Ruku v ruce s nedostatkem surovin armáda rekvírovala vše, co bylo potřebné pro válku. Byly zabaveny pивní trubky, svícny, pomníky i kostelní zvony, zabavení neunikli ani koně (Stupka, 2003).

Na začátku 20. století neprobíhal vzestup pouze průmyslový, ale i úřední. Od roku 1850 náležely Kralupy nad Vltavou pod politický okres Slaný a pod soudní okres Velvary. V roce 1912 se Kralupy nad Vltavou staly svým vlastním soudním okresem. Poté v roce 1913 k soudnímu okresu přišel i vznik politického okresu Kralupy nad Vltavou. Z tohoto lze vypožorovat vzrůstající důležitost Kralup nad Vltavou, když od povýšení na město a povýšení na okresní město uplynulo pouze 11 let (Stupka, 2011).

Po první světové válce byla jedním z hlavních cílů elektrifikace města. Nejdříve byla elektrická energie poskytována dynamem z blízké parní pily. Později k tomuto účelu byla vystavěna vodní elektrárna v přilehlých Měřejovicích.

A už v roce 1920 začaly přibývat další průmyslové podniky. Byly to slévárna kovů a Česká lučební továrna. V roce 1921 vznikla velmi významná továrna na dýhy. Tato továrna vznikla na pravé straně řeky a byla přímo napojena na turnovskou dráhu. Krom železničního spojení disponovala i vlastním přístavem a soustavou velikých jeřábů pro vykládku dřeva. Dýhárna byla první a největší svého druhu v tehdejší Československu. V roce 1925 v okolí nádraží koupila firma Maggi budovy bývalého cukrovaru a zavedla zde výrobu polévkového koření (Stupka, 2003).

Kralupy nad Vltavou dále získávaly na důležitosti a roku 1919 byla ke Kralupům připojena další obec. Tato obec byla na druhé straně řeky a jmenovala se Lobeček. Připojením se z ní stala další městská část. O čtyři roky později v roce 1923 byla takto připojena i obec Mikovice (Stupka, 2004). Mikovice byly historicky významnější, protože skrze ně probíhala cesta z Prahy na sever do Velvar a dále do Ústí nad Labem a do Německa (Vávra, 1978). Díky této výhodné poloze se Mikovice staly oblíbenou zastávkou s hospodami (Stupka, 2015). S postupným průmyslovým rozvojem ale přibývalo více a více lidí. Tento nárůst nebyl dlouho nijak řešen, a tak vznikaly různé dělnické kolonie v okolí města. Tyto kolonie byly stavěny ze všeho, co si lidé našli a byly v nich velmi špatné hygienické podmínky. Problém město začalo řešit a v roce 1921 zadalo výstavbu obecních domů. Do roku 1938 vzniklo na 11 nových obecních domů. Krom města přispívaly i místní továrny k řešení bytové krize. Například Lučební závod vystavěl 7 domů pro své dělníky. Železniční podniky také stavěly obytné domy pro své zaměstnance. Těžká životní situace lidí se řešila i jinak. Byly zavedeny finanční podpory pro chudé. A aby město potlačilo žebratost, tak místní živnostníci každoročně přispívali do fondu na zamezení žebratosti. Krom finanční podpory město uplatňovalo i represivní metody, kdy práce schopní žebráci byli zatýkáni a posíláni na různé práce. Většinou se jednalo o

zametání ulic, nebo o pomocnou sílu ve stavebnictví. Dotyční odsouzcenci měli možnost v dané práci setrvat po výkonu svého trestu a dostávat plat (Bartoš, 2021).

V meziválečném období se uskutečnilo mnoho projektů nové výstavby ale i modernizace stávajících objektů. V roce 1926 probíhala úprava železničních tunelů mezi Lobčí a Nelahozevsi. Tyto tunely byly mírně rozšířeny, aby byla narůstající železniční doprava bezpečnější. Vytesaný materiál byl následně použit pro výstavbu vodní elektrárny v nedalekých Miřejovicích, která probíhala mezi lety 1925–1928 a měla zásobovat město elektrickou energií. Spolu s rozšířením tunelů byl i zrekonstruován železniční viadukt, který probíhal skrze město. Podjezdy byly zvětšeny, a kamenné oblouky nahrazeny železobetonovou konstrukcí. Z nových projektů byl v meziválečném období nejvýznamnější most přes řeku Vltavu. Tento most se stavěl mezi lety 1926–1928. Stavba mostu byla velmi významná a do dnes má klíčovou roli v dopravě. Jedná se totiž o první silniční most přes řeku Vltavu severně od Prahy. Do té doby byl v Kralupech nad Vltavou pouze železniční most, který nemohl sloužit pro silniční dopravu (Stupka, 2003).

Ve třicátých letech se začalo rozšiřovat nádraží a vznikaly nové koleje a nová nástupiště. S rostoucí mobilitou rostla i poptávka pro lokální linky obsluhované motorovými vlaky. Vznikly nové linky Kralupy–Vraňany, Kralupy–Neratovice, Kralupy–Zvoleněves, Kralupy–Kladno a Kralupy–Podlešín. I když s těmito obcemi byly Kralupy nad Vltavou dávno spojeny železnicí, tak železniční doprava byla buďto nákladní, anebo dálková, takže vlaky mnohdy v jednotlivých zastávkách nestavěly. Díky motorizaci železnice bylo toto spojení méně nákladné a mohlo být i frekventovanější. Rostoucí mobilita zákonitě způsobuje rostoucí poptávku po kapacitě a četnosti spojení. Například na trati mezi Kralupami a Prahou bylo v roce 1918 denně šest vlaků z Prahy do Kralup a šest vlaků z Kralup do Prahy. Naproti tomu v roce 1944 i přes omezení v důsledku války bylo spojů z Prahy do Kralup 18 a v opačném směru také 18. Tedy za 26 let ztrojnásobení počtu denně vypravených vlaků. Zajímavostí je fakt, že v roce 1944 byly v provozu i spoje jezdící v noci, a to i přes noční zákaz vycházení (ZP, 2021).

S rostoucí zástavbou domů směrem k Mikovicím se začaly budovat i nové cesty spojující okrajové části s centrem města. Když byla v roce 1930 dostavěna nová budova gymnázia, začalo se uvažovat o úpravě stávajících železničních tratí. Trať vedoucí z Kralup do Velvar původně vedla mezi poli, ale s rostoucí zástavbou údolí trať vedla v podstatě středem této zástavby. Podél tratě byla vybudovaná i nová cesta s názvem třída Josefa Vaníčka, dnes generála Klapálka. Bylo rozhodnuto využít tuto trať k účelům podobným městské hromadné

dopravě. Na této trati bylo vybudováno několik nových zastávek Kralupy nad Vltavou–gymnázium, Kralupy nad Vltavou–Mikovice a Kralupy nad Vltavou–předměstí (Stupka, 2011).

Krom průmyslu a továren stojí za zmínku i drobné podnikání. V roce 1930 je udáváno, že v Kralupech nad Vltavou působí 20 továren, 6 cihelen, 6 dřevařských závodů a pil, 4 hospodářská družstva, 3 mlýny a 1 tiskárna. K tomuto početnému seznamu patří ještě na 500 drobných živností řemeslných nebo obchodních. Například v roce 1932 je zmínka o některých menších živnostech a jejich početném zastoupení. Na bezmála jedenáctitisícové město připadalo 22 řeznictví, 27 obuvnictví, 25 truhlářů, 10 pekařů a 37 hostinců. Pro porovnání dnes v roce 2021 se zhruba 18 000 obyvateli je ve městě 25 živností hostinského charakteru (Stupka, 2003).

Z hlediska dopravy chybělo Kralupům už jen letiště. To bylo zřízeno v roce 1936 na podporu výcviku nových letců. Letiště bylo zřízeno ve čtvrti Lobeček na volném a rovném prostranství mezi Lobečkem a obcí Veltrusy (Stupka, 2011).

Po vypuknutí druhé světové války si okupační armáda dobře uvědomovala strategickou polohu Kralup nad Vltavou. Byly zde obsazeny dvě základní školy. Z jedné byl zřízen lazaret a z druhé kasárna. Střed města je v podstatě svírán dvěma vrcholy okolního vyvýšeného reliéfu. Na těchto místech okupační německá armáda postavila pozorovatelný, protiletectvou obranu, dělostřelectvo a kulometná hnízda. Z obou těchto míst je perfektní pohled na centrum města, železnici, nádraží a oba mosty. Během války došlo i k politickým změnám a v roce 1942 byl zrušen okres Kralupy nad Vltavou. Znovu proběhlo i zabavování zvonů a jiného železa potřebného pro válku. Během války prošlo skrze kralupské nádraží mnoho transportů nejdříve to byly transporty zbraní a vojáků na fronty, později transporty raněných a ke konci války to byly transporty smrti z východních koncentračních táborů a transporty německých uprchlíků. Zatím to vypadalo, že válka městu neuštědřila moc ran, jako ta předešlá. Bohužel v samém závěru války, 22. března 1945, proběhl spojenecký nálet na Kralupy nad Vltavou. Město s továrnami, železničním uzlem a mosty bylo strategickým cílem. Hlavním cílem první vlny náletu byla rafinerie. I když tato rafinerie už dlouho nevyráběla žádné pohonné hmoty pro Němce, protože byl nedostatek ropy, byla označena za cíl. Shodou náhody první bomba spadla na nádrž s posledními chemikáliemi. Tento výbuch zahálil celé město do oblaku dýmu a ostatní vlny letadel už shazovaly bomby na slepo. To mělo za následek naprostou devastaci města a označení za nejvíce postižené město v Čechách. Z 1 777 domů, které byly zapsány na sčítání v roce 1930. Bylo zničeno 117 a poškozeno 1000. Dalo by se konstatovat, že skoro celé město

bylo srovnáno se zemí. Nádraží, které se nachází v těsné blízkosti, bylo silně poškozeno a kusy kolejí byly rozmetány do několikaset metrových vzdáleností. Trať byla však rychle opravena, protože už o měsíc později v dubnu 1945, projížděly skrze Kralupy nad Vltavou další transporty smrti. Na konci války v květnu, když v Praze vypuklo povstání, tak povstaly i Kralupy. Místní lidé vzali, co měli a šli bojovat. Na nádraží byla ukradena stará lokomotiva naložená železným odpadem a poslána proti německému obrněnému vlaku. K tomuto úkolu se připojili i někteří zaměstnanci místních chemických továren, kteří vyrobili trhavinu. K dokonalému útoku pak připojili svůj obrněný vlak, který byl napůl ukradený a napůl postavený. Tento vlak byl vyzbrojen protiletadlovými děly. Skupina odbojářů takto hlídala kralupský železniční uzel až do příchodu rudé armády. Díky obrněnému vlaku se vzdala i kralupská německá posádka (Stupka, 2011).

Obnova po válce byla rychlá a už v roce 1946 započala nová bytová výstavba. Za sčítání lidu z roku 1950 je udáváno 2137 domů. To je veliký nárůst oproti předválečným číslům. Když vezmeme v potaz i zničující nálet, tak poválečná obnova byla velmi rychlá (ČSÚ, 2017).

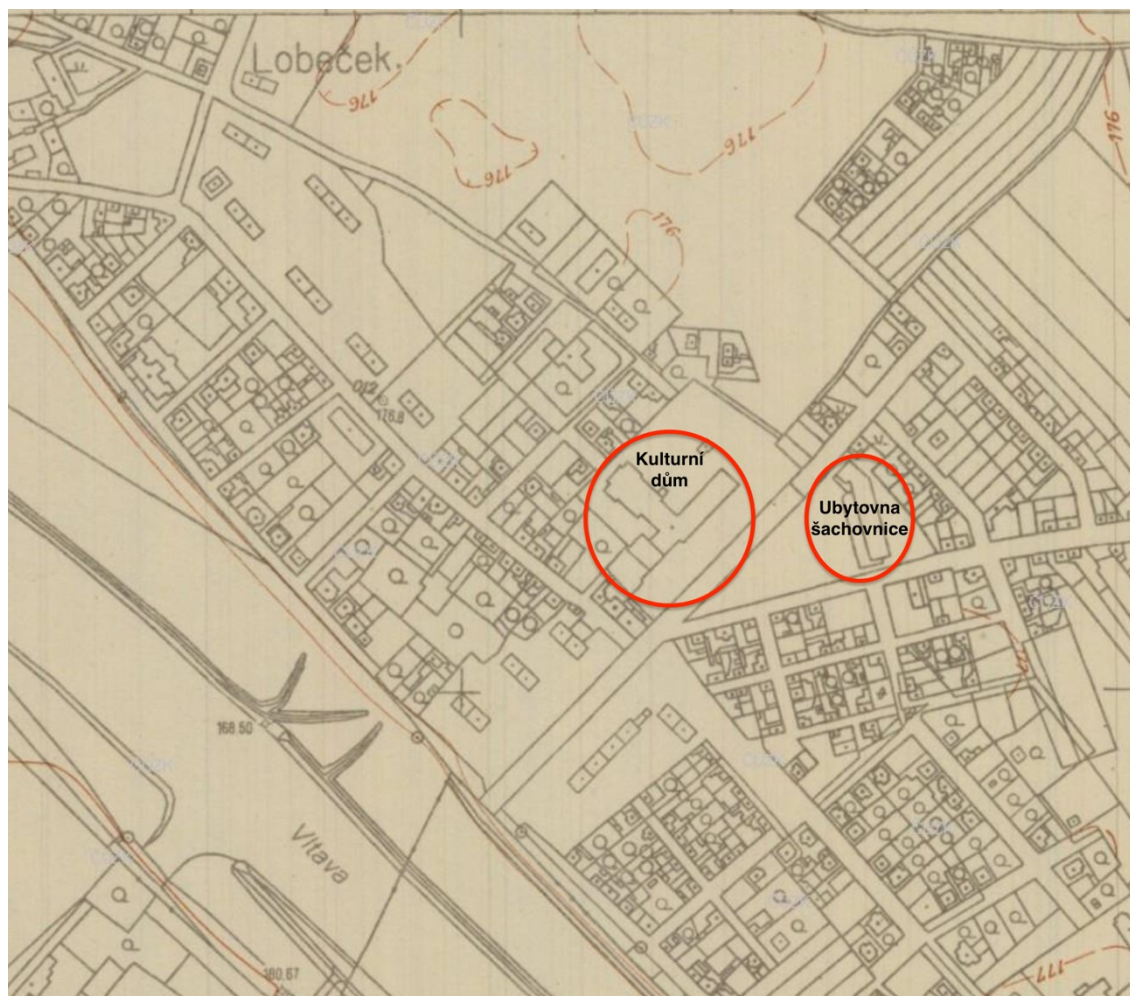
5. Vývoj v 2. polovině 20. století

Po komunistickém převratu v roce 1948 nastává změna v dosavadním vývoji Kralup nad Vltavou. Znovu se stávají svým vlastním okresem. Jedním z prvních počínů strany v Kralupech nad Vltavou bylo kromě zřízení ozbrojených milic v únoru 1948, také natáčení propagandistického filmu. Jednalo se o film ze sportovního/dělnického prostředí s názvem Vítězná křídla. Tento film se točil na místním letišti (ČSFD, 2007). Jedním ze zajímavých protikladů byl fakt, že místní instruktor létání v roce 1950 ukradl letadlo a utekl na západ (Stupka, 2011). Následně v padesátých letech začala kolektivizace majetku a znárodnování. Většina kralupských původních sedláků byla tímto v podstatě okradena a zničena. Majetky byly převedeny pod správu státních statků. Toto bylo svým způsobem přetržení poslední nitě s minulostí před železnicí. Trvalo 100 let velkého vývoje a vzestupu, aby bylo kompletně změněno území, které bylo neměnné celá staletí. V roce 1950 bylo v Kralupech nad Vltavou podle sčítání lidu 10 558 lidí a 2137 domů. V tomto roce je zajímavostí, že byl nejnižší počet lidí na dům a to 4,9 (ČSÚ, 2017).

Jedním z přelomových roků byl rok 1958. V této době probíhala rozsáhlá výstavba bytů v části Lobeček. Tyto byty měly sloužit hlavně pro potřeby ubytování drážních zaměstnanců.

Při této výstavbě bylo vystavěno sídliště s 1100 bytovými jednotkami. V tomto roce bylo také rozhodnuto o další klíčové výstavbě, a to o novém průmyslovém podniku. Nový podnik se specializoval na výrobu syntetického kaučuku. Místo pro výstavbu bylo vybráno také ve čtvrti Lobeček a to na místě tehdejšího letiště (Stupka, 2011). Místo bývalého letiště bylo vybráno díky velké a relativně rovné ploše, zároveň relativní blízkost řeky umožňovala snadnou dostupnost vody, která je klíčová pro každý chemický podnik. Další výhodou tohoto místa byla blízkost železnice. Vzhledem k absenci klíčových surovin bylo nutné vybudovat spolehlivé dopravní spojení. Byla postavena železniční odbočka z nedaleké Turnovské dráhy, která umožňovala přístup ke kralupskému železničnímu uzlu. Veškeré zásobování všemi důležitými surovinami, probíhalo po železnici. K tomuto závodu bylo nutné vystavět nové ubytování pro pracovníky, které započalo ve čtvrti Lobeček v roce 1961 a v roce 1964 bylo dokončeno. Díky zajímavému barevnému pojetí fasády se této ubytovně přezdívalo „šachovnice“ (viz. Obrazová příloha č. 3) (Stupka, 2011). Závod na výrobu syntetického kaučuku byl uveden do provozu v roce 1963 (SG, 2021). Vzhledem k nedostatku kvalifikované pracovní síly bylo nutné vybudovat chemickou střední školu, která byla otevřena v roce 1961 (EDUKRA, 2021). Chemický závod měl velký vliv na rozvoj města a primárně na rozvoj čtvrti Lobeček. Spolu s bydlením probíhala i výstavba objektů pro rekreační a společenské vyžití. Jedním z takových je venkovní veřejné koupaliště, které bylo otevřeno v roce 1964. Další stavbou byl kulturní dům Vltava, který byl postaven v roce 1965. V tomto kulturním domě bylo kino, víceúčelový sál s 450 místy, vinárna, kavárna a restaurace (viz. Obrazová příloha č. 3). A v neposlední řadě byla v roce 1969 postavena i umělá ledová plocha. Krom výstavby v Lobečku byla zahájena i výstavba panelového sídliště v místě původní obce Kralupy nad Vltavou v blízkosti nádraží. Toto sídliště dostalo název „Kochmanka“ podle zaniklé dílny p. Kochmana. Stavba sídliště „Kochmanka“ byla zahájena v roce 1967 a bylo kvůli ní zbouráno několik velikých činžovních domů. Sídliště disponuje 524 bytovými jednotkami a bylo dokončeno v roce 1971. V roce 1969 byla zahájena další výstavba panelových domů. Tentokrát opět ve čtvrti Lobeček. Tyto domy byly stavěny pro rozrůstající se závod Kaučuk. Byly postaveny tři 12 patrové věžové stavby s dohromady 144 bytovými jednotkami a dokončeny byly v letech 1971–1972 (Stupka, 2011). Chemická továrna (Kaučuk) nepřinesla Kralupům nad Vltavou jen pracovní příležitosti a nové obyvatele. Byla i významným investorem v oblasti sportu a volnočasových aktivit. Logo bílého písmene „K“ v modrém poli se dá dodnes nalézt na mnoha sportovištích napříč Kralupami. Jedním z příkladů sponzorství jsou fotbalová hřiště, která dodnes hrdě vystavují symboly dávno

zaniklého vztahu. Dalším vhodným příkladem je postavička maskota Kralup nad Vltavou. Je jím postava v modré teplákové soupravě s vyšitým znakem právě továrny Kaučuk. Toto logo se stalo univerzálním pro celé město, protože symbolizovalo jak počáteční písmeno továrny, tak i počáteční písmeno města. Zároveň i jeho barevné provedení odpovídalo městským barvám, kde dominuje modrá barva kvůli protékající řece.



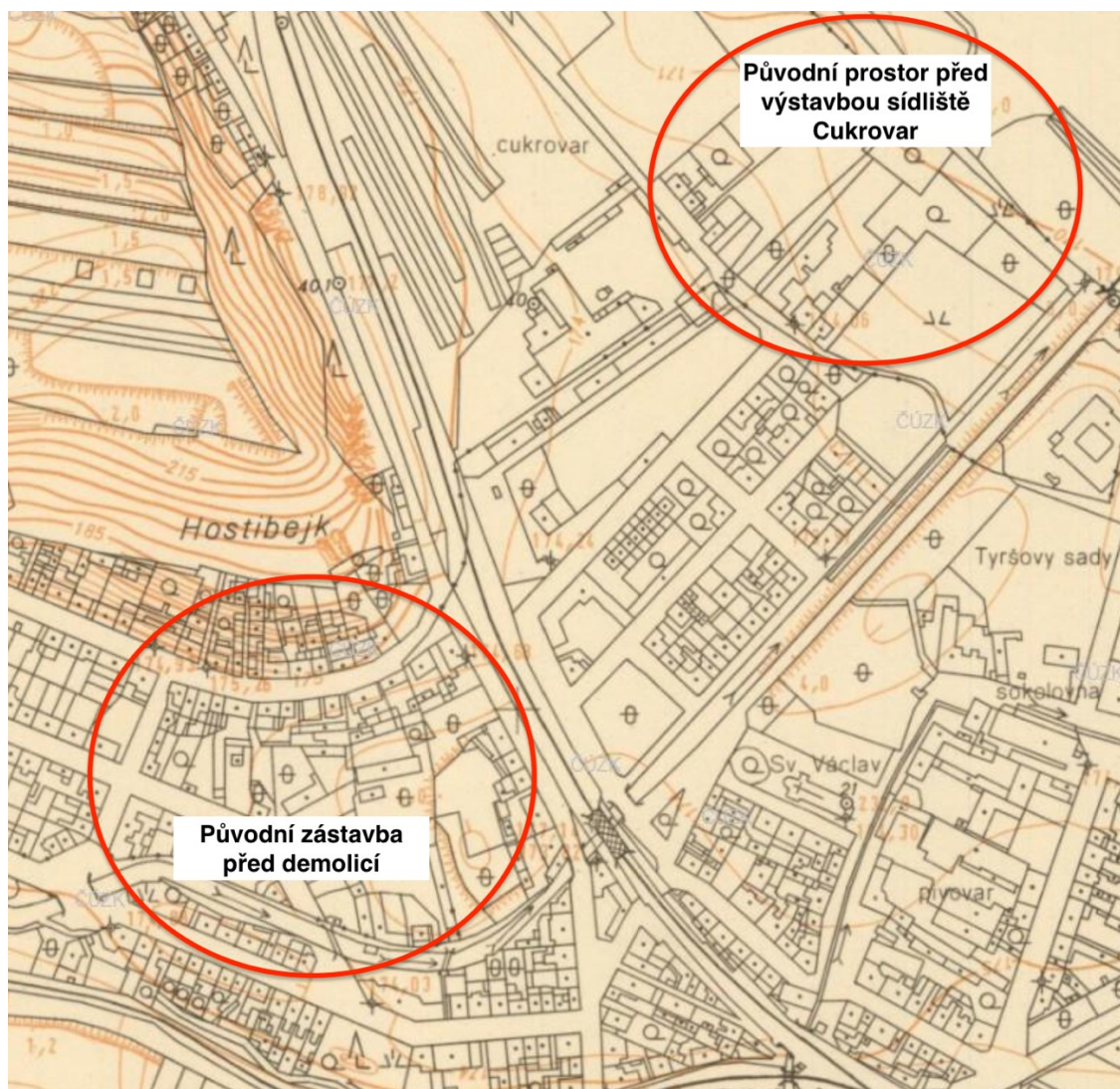
Obrazová příloha č. 3: Výřez státní mapy 1:5 000 z roku 1968 (ČÚZK a).

Tato masivní výstavba spolu s výstavbou velkého chemického závodu zapříčinily veliký nárůst obyvatel. Mezi lety 1950 a 1961 přibýlo v Kralupech nad Vltavou 1071 lidí. Za období 1961 až 1970 byl nárůst 3269 obyvatel. Do roku 1980 se počet obyvatel zvětšil o dalších 3030 lidí. Tento skokový nárůst obyvatel spolu se sídlištní bytovou výstavbou znamenal zvýšení počtu obyvatel na jeden dům na hodnotu 8,6 v roce 1980. Počet lidí na dům je v této práci zajímavým ukazatelem, protože k jeho interpretaci je nutný i historický kontext. Zatímco na přelomu 19. a 20. století vysoké číslo obyvatel na jeden dům (v roce 1900 to bylo 10,4)

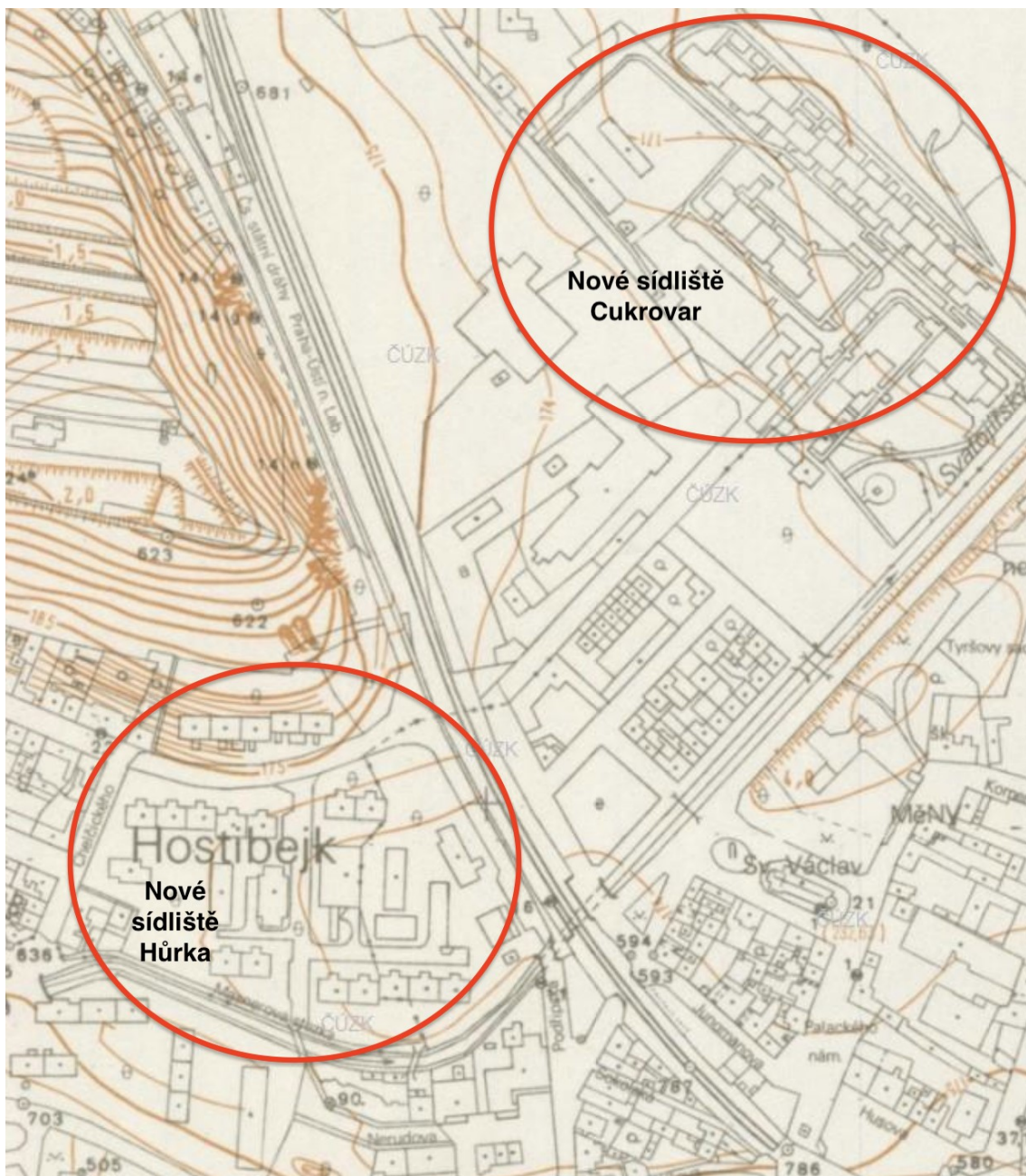
znamenal velký počet lidí v jedné domácnosti (ČSÚ, 2017). Protože tehdy nebylo tolik bytových domů a nebyly tak veliké. V druhé polovině 20. století toto číslo znamená, že bylo vystavěno mnoho velikých bytových domů, ale domácnosti nebyly tolik početné, jako domácnosti o 80 let dříve.

Vzhledem k takovému růstu byla ke Kralupům v roce 1960 připojena další obec. Jednalo se o obec Minice, která se stala čtvrtou městskou částí (Stupka, 2004). I přes růst obyvatel a stavbu nového velkého závodu, byly Kralupy nad Vltavou v roce 1960 zbaveny vlastního soudního i politického okresu a byly připojeny k Mělnickému okresu (Stupka, 2011).

K tomuto vzrůstajícímu počtu obyvatel bylo nutné krom bydlení vybudovat i odpovídající občanskou vybavenost. Ve čtvrti Lobeček proto byla v roce 1969 postavena nová základní škola. V sedmdesátých letech probíhala dále výstavba panelových sídlišť na území původní obce Kralupy nad Vltavou. Toto sídliště bylo stavěno v místě s pomístním názvem „Hůrka“. V tomto místě se nacházela menší pískovcová vyvýšenina, která byla odstřelena a odvezena. Spolu s ní byly odstřeleny i stávající činžovní domy a na jejich místě započala v roce 1972 výstavba dalšího panelového sídliště. Dále v roce 1976 byla zahájena výstavba ubytovny pro ČSD v místech bývalého cukrovaru. Tato stavba byla však dokončena až v roce 1990 a už ne jako ubytovna, ale jako hotel Sport. K již zmíněné potřebě občanské vybavenosti byla postavena nová škola a školka v dnešní ulici generála Klapálka (tehdy Kloučková) (Stupka, 2011). Pro porovnání změn v důsledku panelové výstavby lze využít výřezy map v obrazových přílohách číslo 4 (1974) a 5 (1988). V těchto přílohách jsou červeně zakroužkována sledovaná místa (Hůrka, Cukrovar).



Obrazová příloha č. 4: Výřez státní mapy 1:5 000 z roku 1974 (ČÚZK b).



Obrazová příloha č. 5: Výřez státní mapy 1:5 000 z roku 1988 (ČÚZK c).

V roce 1973 vybrala Mezinárodní železniční unie trať Praha–Děčín, jako trať, která projde modernizací. V rámci této modernizace bylo rozhodnuto, že bude přestavěn železniční viadukt z dvacátých let. Důvodem modernizace byla potřeba větší kapacity železniční dopravy a snaha o větší rychlost na trati. Plánováno bylo zrychlit dopravu ze stávajících 80 km/h na 160 km/h. Tato přestavba si ale vyžádala veliké oběti v podobě odstřelení mnoha činžovních domů stojících v těsné blízkosti trati. Tato modernizace začala v roce 1980 a byla odstřelena polovina ulic Husova a Jungmanova. Celý železniční oblouk se poté posunul blíže centru města. Krom

výstavby nových viaduktů byla trať elektrifikována. Spolu s modernizací železnice bylo zničeno i stávající nádraží. V roce 1981 byla zahájena stavba nové nádražní budovy. Tato budova byla vybavena dvoupodlažním podzemním protileteckým krytem, dále velkou dvoupodlažní nadzemní odbavovací halou. Velikost byla tehdy značně předimenzovaná a dodnes je (Stupka, 2011). Ve stejném roce, kdy byla nová nádražní budova uvedena do provozu byla ke Kralupům připojena zatím poslední obec. Tou byla v roce 1986 obec Zeměchy a stala se tak pátou městskou částí (Stupka, 2004).

Jednou ze změn byla i přeložka trati Kralupy nad Vltavou–Louny. Tato trať původně vedla podél Knovízského potoka a byly na ní zastávky Kralupy nad Vltavou–gymnázium, Kralupy nad Vltavou–Mikovice zastávka a Kralupy nad Vltavou–Mikovice/předměstí. Tato trať dále pokračovala buď na Velvary, anebo na Podlešín, Slaný a Louny. Zmíněná přeložka byla pouze v úseku mezi kralupským nádražím a stanicí Mikovice/předměstí. Trať byla posunuta a vedena podél Buštěhradské dráhy směrem na Kladno a poté se stáčela a odbočovala na původní směr. Důvodem přeložení trati byl fakt, že trať, která původně vedla mezi poli, v sedmdesátých letech vedla už městskou zástavbou, a to způsobovalo problémy v dopravě a bezpečnostní rizika, zároveň vlak nemohl jezdit tak rychle, jako kdyby byl mimo zástavbu. V rámci této přestavby byly ale zrušeny dvě zastávky (Kralupy nad Vltavou–gymnázium a Kralupy nad Vltavou–Mikovice zastávka) (Stupka, 2011).

Po dvanácti letech provozu závodu na výrobu syntetického kaučuku byla v roce 1975 uvedena do provozu rafinerie na zpracování ropy (UNIPETROL, 2021). Byly vystavěny odbočky z ropovodu Družba pro zásobování této rafinerie. První odbočka byla postavena v roce 1972 a vedla z Mštic do Kralup nad Vltavou. Druhá odbočka byla postavena v roce 1973 z obce Dědibaby (Mero, 2021 a). Tato rafinerie byla projektována, aby ročně zpracovala na 3 miliony tun ropy a vyráběla z ní motorová paliva a topné oleje. Od té doby se kapacita zpracování v podstatě nezměnila, a dnes se udává, že se v Kaučuku zpracuje průměrně 3,3 milionu tun ropy ročně. To je zhruba 41% z celkového množství zpracované ropy na území České republiky (ČAPPO, 2021).

Veškerý zmíněný rozvoj města byl v podstatě přímo i nepřímo spojen s probíhající železnici. Postupný rozvoj průmyslu v 2. polovině 20. století a k tomu navázaný příliv obyvatel byl přímým pokračováním rozvoje způsobeným výstavbou železnice v polovině 19. století. Avšak v 2. polovině 20. století roste automobilová doprava a v návaznosti na tento růst bylo nutné uvažovat o modernizaci silniční sítě. Jedním ze stěžejních plánů modernizace silniční sítě

bylo a je výstavba sítě dálniční. První plány na tuto výstavbu vznikly již před druhou světovou válkou. V důsledku nedostatku pracovních sil a materiálu v průběhu války bylo od dálnice upuštěno. Po válce v roce 1950 byly všechny plány oficiálně zastaveny, protože vláda nevěřila, že se automobilismus bude i nadále rozvíjet. Byl proto dán důraz na využívání železniční sítě. V šedesátých letech se však ukázalo, že automobilismus se v Československu rozšiřuje, a proto v roce 1966 bylo rozhodnuto o obnovení výstavby dálniční sítě. Jeden z plánovaných dálničních úseků byl naplánován z Prahy do Drážďan. Tento plán a následná výstavba se staly stěžejní pro další vývoj Kralup nad Vltavou. Než byla zahájena klasická výstavba, uběhlo mnoho let. První úsek z Prahy do Zdib, kde se nachází nultý kilometr byl postaven v roce 1991. V roce 1993 byla dálnice protažena do obce Úžice. V tomto místě byl z dálnice vybudován sjezd a Kralupy nad Vltavou byly dálničně spojeny s Prahou (CESKADALNICE, 2016).

Další dopravní infrastrukturou, která přibyla na konci 20. století byl i nový ropovod. Konkrétně se jedná o ropovod IKL směřující z Ingolstadtu do Kralup nad Vltavou a odtud podél ropovodu Družba do Litvínova. Tímto u Kralup nad Vltavou vznikl významný uzel pro přepravu ropy. Toto nové spojení s Německem umožnilo České republice možnou nezávislost na ruských dodávkách ropy (Mero, 2021 b). Spolu s novým ropovodem vzniklo v blízkosti Kralup nad Vltavou i centrální tankoviště a sklady Státních hmotných rezerv. Tato stavba byla jedna z podmínek pro vstup do Evropské unie. Ve skladu se nachází 1 550 000 m³ ropy a ropných produktů. Zásoba ropy by měla pokrýt 90 dní spotřeby a České republiky (Mero, 2021 c).

6. Vývoj v 21. století

Vývoj Kralup nad Vltavou v 21. století ovlivňuje jeho poloha a dopravní spojení. Poloha v blízkosti Prahy je ideální pro dojížděku do školy i do práce. Krom polohy tyto ideální podmínky splňuje i dopravní infrastruktura. Železniční trať nabízí rychlé a kvalitní spojení s hlavním městem. Vyjma železnice je i silniční spojení do Prahy relativně kvalitní. Pro silniční dopravu se dá využít dálnice D8 nebo dvě silnice s čísly 608 a 240. Z Kralup do Prahy funguje dobře i autobusové spojení, a to konkrétně na zastávky Bořislavka a Kobylisy (MK, 2016).

V 21. století se rozmohl trend bydlení na periferiích a předměstích velkých měst. To mělo za následek masivní výstavbu rodinných domů v přilehlých obcích těchto velkých měst. Zvláštností je, že Kralupy nad Vltavou oproti těmto obcím z počátku neprošly takovouto transformací i přes to, že dopravní spojení z Kralup bylo a je kvalitnější než z některých obcí

v okolí Prahy, které jsou známé pro tento trend (Horoměřice). Nejen dopravní spojení ale i občanská vybavenost je v Kralupech nad Vltavou v lepší kondici. Nachází se zde 5 základních škol a dvě střední školy. Jedním z možných důvodů by mohl být fakt, že vzdálenost mezi Kralupami a Prahou byla ještě před 20 lety „větší“ než je dnes. S ohledem na fakt, jak se mobilita obyvatel v čase zvětšuje (SLDB, 2001), (SLDB, 2011).

Trend výstavby rodinných domů a osidlování menších obcí v blízkosti větších měst se postupně dostává i do Kralup nad Vltavou. Město původně v údolí se postupně rozrůstá na svahy a vrcholy okolních vyvýšenin. Tento růst města je však v současné době velmi těžko udržitelný, protože silniční síť a kapacita parkování ve městě nebyla dimenzovaná na takový nápor. Jednou z příčin tohoto tlaku je fakt, že v dnešní době je vlastnictví auta spíše samozřejmostí. Oproti tomu v době, kdy byla stavěna panelová sídliště a určován vzhled centra města bylo auto spíše výsadou a nedalo by se hovořit o tom, že každá rodina/domácnost ho měla. Pro srovnání můžeme použít údaje o počtu registrovaných aut v ČR z roku 2010 a z roku 2020. Podle dat z Eurostatu bylo v ČR v roce 2010 4 496 000 registrovaných automobilů. A podle dat svazu dovozců automobilů bylo v roce 2020 v ČR 6 129 874 registrovaných automobilů (SDA, 2021). To je nárůst o zhruba 1,6 milionu aut za 10 let. Naproti tomu za stejné období podle dat z ministerstva dopravy vzrostl počet řidičských oprávnění z 6 643 753 na 6 856 673 (MD, 2019). I když vzhledem k těmto číslům vychází méně aut než řidičských oprávnění. Dá se tvrdit, že rychlost nově registrovaných automobilů je větší než rychlost nově registrovaných řidičů. Tuto problematiku se město snaží vyřešit výstavbou nových parkovacích ploch v okolí sídlišť bohužel na úkor veřejné zeleně. V některých lokacích se podařilo využít opuštěné prostory po zaniklých průmyslových komplexech. Jedním z takových příkladů je výstavba třípatrového parkovacího domu v blízkosti nádraží mezi ulicemi Havlíčkova a Jateční. V tomto ohledu se jedná o strategickou stavbu, protože stávající parkoviště u nádraží je kapacitně dlouhodobě nedostačující. Kralupy se totiž díky svému výhodnému železničnímu spojení staly jakýmsi parkovištěm pro lidi z okolních obcí na jejich každodenní cestě do zaměstnání/škol. Dalšími parkovacími projekty jsou například nově vzniklá stání pro 70 automobilů v ulici Dobrovského, nebo 20 parkovacích míst v ulici Třebízského či na Komenského náměstí. Město se snaží nalézat a zužitkovávat veškeré sebemenší plochy, které by mohly ulevit parkovacím obtížím, aby zároveň neničily velké prostory velmi potřebné městské zeleně.

Jedním z hlavních problémů Kralup nad Vltavou je vysoká intenzita silniční dopravy jak osobní, tak i nákladní. Vzhledem k faktu, že v Kralupech se nachází první most přes řeku Vltavu na sever od Prahy, jsou Kralupy velmi zatíženy dopravou. Druhým aspektem, proč jsou Kralupy zahlceny nákladní dopravou je sjezd dálnice D8 u Úžic. V tomto místě v posledních 20 letech vzniklo mnoho skladišť velkých firem a obchodů. Také oproti minulosti se mnoho přepravy nákladu přesměrovalo z železnice na kamiony. Příkladem je chemická továrna v Kralupech, z které se výrobky vozí většinou kamiony a jen minimálně po železnici.

Město se problematickou dopravní situací snažilo v minulosti řešit výstavbou série kruhových objezdů na místo světelných křižovatek. Kruhové objezdy byly budovány v místech křižovatek ulic Dobrovského, Přemyslova a Podřipská. Druhým místem byla frekventovaná křižovatka na Františku v blízkosti silničního mostu přes řeku Vltavu, kde se kříží ulice Mostní, Erbenova a Jodlova. Třetí kruhový objezd je v místech křížení ulic Mostní, Podřipská a S. K. Neumanna. Toto umožnilo větší plynulost dopravy. V budoucnosti se uvažuje o výstavbě dalších dvou kruhových objezdů na dvou zbylých nejfrekventovanějších křižovatkách. Jeden z těchto plánovaných kruhových objezdů vznikne v místě Lidového náměstí, kde se kříží ulice Přemyslova a V Růžovém údolí. Toto místo je velmi exponované z důvodu přilehlých skladů firem Nowaco a Heckl. Druhý z plánovaných kruhových objezdů bude ve čtvrti Lobeček při sjezdu z mostu přes řeku Vltavu. Kruhový objezd vznikne v místě křížení ulic Mostní, Třebízského a třídy Legií. Dalším projektem na zlepšení plynulosti dopravy byla i oprava mostku na silnici číslo II/101. Tento most byl kvůli svému havarijnímu stavu zúžen do jednoho pruhu a provoz na něm byl řízen kyvadlově. Tato stavba v současnosti probíhá a v září roku 2021 by měla být dokončena. Je to ale pouze nepatrná pomoc velkému problému (Špejchalová, 2021).

Hlavní projekt na vyřešení dopravního problému Kralup nad Vltavou je přeložka silnic II/240 a II/101. Přeložka těchto silnic je v podstatě obchvat města. Tato stavba má propojit dálnice D7 a D8. Tento projekt byl na papíře už v roce 1975, jako součást plánu dopravní sítě pražské středočeské aglomerace. Po dlouhých 45 letech se pomalu zdá, že by mohl být projekt realizován. V roce 2020 proběhl archeologický průzkum a geodetické vyměřování v okolí Kralup nad Vltavou. Výstavba obchvatu Kralup nad Vltavou je plánovaná na tři etapy. První etapa má vést z dálnice D7 do obce Tursko. Druhá etapa je samotný obchvat Kralup nad Vltavou z Turska kolem vrcholu s vysílačem Nehošť, dále má být součástí druhé etapy výstavba mostu přes řeku Vltavu a napojení u obce Chvatěruby na silnici vedoucí z Kralup nad

Vltavou k dálnici D8. A třetí etapa povede podél silnice spojující Kralupy nad Vltavou s dálnicí D8. Tato silnice je v dnešní době velmi klikatá a nebezpečná. Proto bude v rámci třetí etapy narovnána a lépe zabezpečena pomocí svodidel. Jako první by měla být zahájena výstavba druhé etapy s mostem. Důvodem je její větší časová náročnost. Další dvě etapy by měly být zahájeny v průběhu tří až čtyř let od zahájení výstavby druhé etapy. Stavební povolení pro druhou etapu mělo být vydáno v roce 2020, bohužel však došlo ke zdržení a momentální stav není znám. Vydání stavebního povolení pro méně náročnější první a třetí etapu je plánováno na rok 2024 (MK, 2020).

Z obchvatu Kralup nad Vltavou je naplánováno několik sjezdů, které mají být napojeny na nové silnice směřující do různých částí obce, tak aby se ulevilo dopravě v exponovaných okrajových/vstupních oblastech do města. Tyto silnice budou sloužit osobní automobilové dopravě a k obsluze nové zástavby rodinných domů. První sjezd z obchvatu je naplánován ve čtvrti Lobeček v místech (ulice u Dýhárný), kudy se dnes vjíždí do města po sjezdu z dálnice D8. Druhý plánovaný sjezd bude do prostoru mezi nádražím a řekou Vltavou. Tento sjezd bude napojen na ulici Ke Kocandě. Třetí sjezd bude napojen na dvě ulice ve čtvrti Minice. Jedná se o ulice U Hřbitova a nově plánovanou ulici Nehošťská. Poslední sjezd bude u silnice číslo II/240 vedoucí z Turska do čtvrti Minice v Kralupech nad Vltavou. Zde se napojí na ulici Pražská. Tato ulice je v dnešní době silně vytížena automobilovou a kamionovou dopravou. Proto město plánuje druhé propojení ulic Kladenská a Pražská, jež jsou současně městským pokračováním silnic II/101 a II/240. K tomuto novému propojení je v územním plánu města počítáno se stavbou nové silnice/ulice, která povede paralelně se Zákolanským potokem a Pražskou ulicí směrem do centra (MK, 2019).

V návaznosti na výstavbu obchvatu a nového mostu přes řeku Vltavu je ve strategickém plánu města počítáno i s výstavbou nového bytového sídliště. Toto sídliště má být vystavěno v blízkosti nádraží na pozemcích po již zaniklých továrnách. V této lokalitě se počítá s výstavbou 800 bytových jednotek a odpovídající občanské vybavenosti. K bytům by měla být postavena nová školka a obchody. Území mezi nádražím a řekou je dlouhodobě nevyužívané a jakýkoliv rozvoj této oblasti je omezován nedostačující kapacitou přilehlých ulic. Napojení této oblasti na centrum města je vedenou pouze jednou ulicí (ulice Jodlova), která již dnes kapacitně nedostačuje. Tomuto problému má ulevit právě zmiňovaný obchvat s novým mostem, protože z tohoto mostu je plánován sjezd do inkriminovaného místa. Podle městské architektky Vlasty Poláckové je v plánu vystavět i třetí most přes řeku, který by spojoval oblast v okolí nádraží

s čtvrtí Lobeček. Krom mostu se počítá i s výstavbou tunelu pod železniční tratí, který by vytvořil druhý průjezd do centra města a ulevil tak exponované ulici Jodlova. Všechny tyto zmíněné nové stavby jsou v procesu plánování a jsou zaneseny v aktualizovaném územním plánu města z roku 2020 (Elznicová, 2021).

Další důležitou dopravní modernizací je plánovaná modernizace železničních tunelů mezi Kralupami nad Vltavou a obcí Nelahozeves. Důvodem modernizace je nevyhovující prostorová průchodnost současných tunelů. Při modernizaci budou stávající dvoukolejné tunely změněny na jednokolejné. Důvodem této změny je požadavek na větší rychlost projíždějících vlaků, která by po modernizaci měla být 140 km/h. Aby nedošlo ke zmenšení kapacity úseku bude vybudován nový souběžný jednokolejný tunel. Důležitým aspektem modernizace železničních tunelů bude jejich lepší zabezpečení. Toho bude dosaženo výstavbou nových opěrných zdí a zpevněním okolních svahů a skalních stěn. Stávající tunely budou vybaveny bezpečnostními výklenky, únikovým chodníkem a protipožárními suchovody. Na obou koncích tunelů bude vystavěna nová nástupní plocha pro složky integrovaného záchranného systému. Nově vyražený tunel bude dimenzován na průjezdovou rychlost 160 km/h. Realizace této modernizace bude probíhat podle správy železnic v letech 2023–2027 (SŽDC, 2020).

V rámci železniční modernizace je v plánování i modernizace nádraží v Kralupech nad Vltavou. Hlavními body oprav má být úprava podchodů a nástupišť, aby vyhovovaly požadavkům na bezbariérový přístup. Také by mělo dojít k úpravě hlavního a předjízdňového kolejiště (SŽ, 2021 a).

Tyto velké projekty jsou ale spíše hudbou budoucnosti. V současné době probíhá modernizace menších úseků. Jedním z nich je výměna kolejí, pražců, výhybek, odvodňovacího zařízení a zabezpečovacího zařízení. Tento projekt probíhá na trati 111 v úseku Kralupy nad Vltavou–Kralupy nad Vltavou/předměstí. Součástí této modernizace je i výstavba dvou nových nástupišť ve stanici Kralupy nad Vltavou předměstí. Spolu s výměnou kolejí byl opraven železniční přejezd číslo P2113 na silnici číslo II/101 (SŽ, 2021 c).

V rámci tratě směrem do Velvar se v budoucnu očekává další investice. Konkrétně se jedná o přeložku trati v krátkém 1,5 km dlouhém úseku. Trať číslo 111 z Kralup nad Vltavou do Velvar několikrát zbytečně kříží silnici II/240, která také směřuje do Velvar. V tomto úseku je častý výskyt dopravních nehod z důvodu nedostatečného zabezpečení železničních přejezdů. Při výstavbě přeložky budou zrušeny dva železniční přejezdy číslo P2104 a P 2106. Tato menší akce je naplánována na roky 2025–2027 (SŽ, 2021 b).

Velmi důležitým, a ještě nezmíněným prvkem dopravy je autobusová doprava. V současné době je veškerá autobusová doprava soustředěna k železničnímu nádraží. U zmíněného nádraží se totiž nachází takzvané autobusové nádraží. Toto místo je využíváno, jako výchozí bod pro autobusy příměstských linek, které pravidelně jezdí do okolních obcí i větších měst. Kralupy nad Vltavou jsou ve třetím pásmu pražské integrované dopravy, takže do Kralup zajíždějí i některé pražské linky (Hypš, 2019). Tyto linky v podstatě kopírují silniční spojení mezi Kralupami a Prahou na obou stranách řeky Vltavy. Například linka číslo 316, která kopíruje silnici II/240, udržuje pravidelné spojení mezi Kralupským nádražím a pražskou Bořislavkou. Na této lince leží i řada různých obcí (Holubice, Tursko, Velké Přílepy a Horoměřice). Z některých těchto obcí dojíždí pravidelně do Kralup děti do škol. Dalším autobusovým spojením jsou linky číslo 370, 372, které zajišťují spojení mezi Kralupami a Prahou–Kobylisy a v podstatě kopírují silnici II/608. I toto spojení umožňuje jistý pohyb obyvatel do a z Kralup. Například z obcí Chvatěruby, Zlončice, Kozomín, Postřižín, Veltrusy jezdí lidé do Kralup do práce a děti do škol. Pohyb bývá i opačným směrem, a to nejčastěji do cílové zastávky v Praze anebo do Odolene Vody a do Zdib. Odolena Voda je cílem pro studenty střední školy letecké a výpočetní techniky, která je blízkým lákadlem pro děti toužící po jiném než chemickém nebo gymnaziálním středním vzdělání. Co se týče možné dojížděky do Zdib, tam je atraktivita pracovních příležitostí v rozsáhlých skladech. Krom spojení do Prahy jsou Kralupy nad Vltavou spojeny i s obcemi Kladno, Slaný, Mělník a Neratovice. Spojení s Kladnem obsluhuje linka číslo 620, která dopravně obsluhuje malé obce mezi Kladnem a Kralupami, přes které nejedí vlak. Spoj Kralupy nad Vltavou–Slaný je obsluhován linkou 617 a vede přes různé obce relativně velikou oklikou. Tento spoj vede přes Veltrusy, Nelahozeves, Uhy, Velvary, Novou ves. Mnohé tyto obce mají sice možnost vlakového spojení, ale například pro cestu z Nelahozevsi do Velvar by jízda vlakem znamenala zbytečnou okliku přes Kralupy nad Vltavou se zbytečným přestupem. Celkově by se dalo konstatovat, že kombinace autobusové a železniční dopravy umožňuje téměř veškerým obcím v okolí Kralup nad Vltavou kvalitní spojení. V některých případech i možnost výběru podle situace mezi autobusem a vlakem. Autobusové spojení s obcí Mělník obstarávají linky číslo 470 a 466. A tato spojení se také snaží spojit co největší okruh obcí. U těchto dvou linek je systém trochu podobný s pražským spojením. Linka 466 obstarává levý břeh řeky Vltavy (silnice číslo I/16) a linka 470 pravý břeh Vltavy (silnice číslo II/101). A v poslední řadě spojení mezi Kralupami a Neratovicemi. Spojení obstarává linka číslo 473 a v podstatě kopíruje cestu číslo II/101 a

autobusovou linku 470. Krom příměstských linek se v Kralupech nad Vltavou vyskytuje jedna linka obsluhující vnitroměstskou dopravu. Tato linka má číslo 457 a vede z čtvrti Zeměchy přes Mikovice a Minice do centra města. V centru města tato linka stojí chvíli u železničního a autobusového nádraží pro případné přestupy a dále pokračuje do čtvrti Lobeč a přes řeku Vltavu do čtvrti Lobeček. Mohlo by se zdát, že jedna linka nemůže zvládnout efektivně obsluhovat celé město a všechny zastávky, kterých je 34 (PID, 2021). Výhodou toho, že veškerá vnitroměstská a meziměstská doprava je soustředována k jednomu bodu v centru města, je mnoho zastávek ve městě obsluhováno i linkami meziměstských autobusů. Tato věc umožňuje občanům snadný a rychlý pohyb skrz celé město. Jedinou nevýhodou, která znesnadňuje přehlednost v autobusové dopravě, je stávající autobusové nádraží. Je nepřehledné a člověk neznalý Kralup nad Vltavou by se v něm mohl snadno ztratit a přijít o hledaný autobusový spoj. Mnohdy se v tomto zmatečném prostoru neorientuje ani rodilý „kralupák“. Tento problém je naštěstí už v řešení. Město plánuje v návaznosti na výstavbu již zmíněného parkovacího domu vystavět novou ulici, která by tento parkovací dům spojovala s přednádražním prostorem. A součástí této nové výstavby má být právě i rekonstrukce prostoru před nádražím a tím pádem i výstavba nového autobusového terminálu s přehledným elektronickým značením (Špejchalová, 2021).

Na konci 20. století a počátkem 21. století dochází k hospodářské přeměně. S pádem socialismu vzniká množnost pro soukromé podnikání. Této možnosti využilo mnoho místních a vznikají různé menší podniky. Mezi prvními byly podniky ve stavebnictví. Prodejny stavebnin Montako, Žemla, Kylar. Dále výhodné dopravní dostupnosti v podobě dálnice využili místní při zakládání firem specializujících se na nákladní přepravu například firma Kochmann trans. Blízkost dálnice D8 byla výhodná pro výstavbu skladů a výrobních prostor pro firmu Nowaco, která má v Kralupech nad Vltavou jeden z největších skladů.

7. Závěr

Na základě všech porovnávaných dat a aspektů, můžeme s jistotou tvrdit, že dopravní infrastruktura měla a má významný vliv na vývoj sledované oblasti. Dále se nám pomocí porovnání sledované oblasti (tj. Kralup nad Vltavou) s oblastí, která měla v počátku sledovaného období velmi podobný potenciál (tj. Velvary), podařilo dokázat, že zrychlený vývoj v Kralupech nad Vltavou byl zapříčiněn právě lepší dopravní infrastrukturou, která

výrazně zlepšila dopravní polohu města. A že v minulosti, kdy Kralupy nad Vltavou neležely na žádném důležitém dopravním spoji, tak byly spíše než bezvýznamným sídlem, bezvýznamnou osadou.

Dále se v práci podařilo vysledovat jistý trend ve vývoji dopravy, kdy v druhé polovině 20. století postupně začala převažovat silniční doprava, což vyústilo v novou silniční výstavbu v podobě dálnice. Na počátku 21. století je důležitost silniční dopravy patrna v podobě výstavby parkovišť a úpravou silničních křižovatek pro větší plynulost dopravy, při určitém zanedbání investic do železnice. Důležitým aspektem se ukázala být i autobusová doprava, která svou hustotou a množstvím destinací v podstatě dorovnala dopravu železniční.

Ohledně vývoje v budoucnosti je zde vliv řady faktorů. Z poznatků, které jsem nasbíral v průběhu psaní této práce si myslím, že bude rozvoj silniční dopravy ruku v ruce s železniční dopravou. Domnívám se, že se Kralupy nad Vltavou stanou takovým denním parkovištěm pro lidi z okolních menších obcí na jejich cestě do Prahy. Z neformálních rozhovorů s místními developery se dá i očekávat rostoucí výstavba rodinných a bytových domů na úkor okolních polí a luk. Samy Kralupy by pak měly usilovat o to, aby byly místem nabídky práce a kvalitních služeb, včetně školství a zdravotnictví, které momentálně spíše stagnuje.

Literatura a zdroje:

BARTOŠ, J. (2021): Sociální poměry a bytová otázka v letech 1918–1938. Kralupský zpravodaj, č. 7–8, str. 15.

CESKADALNICE (2016): Dálnice D8. <http://www.ceskedalnice.cz/dalnice/d8/> (cit. 15. 7. 2021)

ČAPPO (2021): Ropa jako nenahraditelná surovina. ČAPPO (Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu), <https://www.cappo.cz/pohonne-hmoty-a-energie-pro-mobilitu/ropa-jako-nenahraditelna-surovina> (cit. 13. 7. 2021)

ČSFD (2007): Vítězná křídla. ČSFD (Česko–Slovenská filmová databáze), <https://www.csfd.cz/film/27744-vitezna-kridla/filmoteka/?pageRating=4> (cit. 15. 7. 2021)

ČSÚ (2017): Počet obyvatel a domů podle výsledků sčítání od roku 1869, 1869–2011. Český statistický úřad, Praha. <https://www.czso.cz/csu/sldb/pocet-obyvatel-a-domu-podle-vysledku-scitani-od-roku-1869> (cit. 30. 6. 2021)

ČÚZK (2021 a): Státní mapa 1:5 000, rok vydání 1968, https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=sm5&idrastru=D6-1_Kralupy_nad_Vltavou_9-2_1968 (cit. 30. 6. 2021)

ČÚZK (2021 b): Státní mapa 1:5 000 rok vydání 1974, https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=sm5&idrastru=D6-1_Kralupy_nad_Vltavou_9-2_1974 (cit. 30. 6. 2021)

ČÚZK (2021 c): Státní mapa 1:5 000, rok vydání 1988, https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=sm5&idrastru=D6-1_Kralupy_nad_Vltavou_9-2_1988 (cit. 30. 6. 2021)

EDUKRA (2021): Tak šel čas, EDUKRA (SOŠ a SOU Kralupy nad Vltavou),

<https://www.edukra.cz> (cit. 10. 7. 2021)

ELZNICOVÁ, V. (2021): Jak nové výstavby ovlivní Kralupy. Kralupský zpravodaj, č. 7–8, str. 4.

HYPŠ, P. (2019): Kralupy nad Vltavou, <https://www.dopravniwebovka.cz/kralupy-nad-vltavou/> (cit. 5. 7. 2021)

MD (2019): Počet registrovaných řidičů v ČR, MD (Ministerstvo dopravy), [https://www.mdcz.cz/Ministerstvo/Zadost-o-poskytnuti-informace-\(1\)/Poskytnute-informace/Pocet-registrovanych-ridicu-v-CR](https://www.mdcz.cz/Ministerstvo/Zadost-o-poskytnuti-informace-(1)/Poskytnute-informace/Pocet-registrovanych-ridicu-v-CR) (cit. 13. 7. 2021)

MERO (2021 a): Historie výstavby, <https://mero.cz/provoz/ropovod-druzba/historie-vystavby/> (cit. 1. 7. 2021):

MERO (2021 b): Ropovod IKL, <https://mero.cz/provoz/ropovod-ikl/> (cit. 1. 7. 2021)

MERO (2021 c): Centrální tankoviště ropy, <https://mero.cz/provoz/centralni-tankoviste-ropy/> (cit. 1. 7. 2021)

MK (2016): Doprava, MK (město Kralupy), <https://www.mestokralupy.cz/mesto/doprava/> (cit. 12. 7. 2021)

MK (2020): Obchvat města, MK (město Kralupy), <https://www.mestokralupy.cz/mesto/rozvoj-mesta/obchvat-mesta/> (cit. 12. 7. 2021)

MK (2019): Úplné znění územního plánu města Kralupy nad Vltavou, MK (Město Kralupy), <https://www.mestokralupy.cz/mestsky-urad/uzemni-plany-obci-v-orp-kralupy-nad-vltavou/dokumentace/kralupy-nad-vltavou/> (cit. 7. 7. 2021)

MON. (2021): Národní archiv Křižovníci s červenou hvězdou—generalát a konvent (1233–1872), https://www.monasterium.net/mom/CZ-NA/RKr/44/charter?_lang=ces (cit. 26. 6. 2021)

ÖN (2011): Österreichische Nationalbibliothek – Reichsgesetzblatt 1849–1918, <https://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?apm=0&aid=rgb&datum=1855> (cit. 16. 7. 2021)

PID (2021): Autobusy příměstské, PID (Pražská integrovaná doprava), <https://pid.cz/jizdni-rady-podle-linek/autobusy-primestske/> (cit. 9. 7. 2021)

SDA (2021): Přehled stavu vozového parku, SDA (Svaz dovozců automobilů), <http://portal.sda-cia.cz/stat.php?v#str=vpp> (cit. 13. 7. 2021)

SG (2021): Historie. SG (Synthos Group), <https://www.synthosgroup.com/cs/skupina-synthos/ovladane-spolecnosti/synthos-kralupy/historie> (cit. 13. 7. 2021)

SLDB (2001): Databáze výsledků ze Sčítání lidu, domů a bytů k 26. 3. 2011. Český statistický úřad, Praha

SLDB (2011): Databáze výsledků ze Sčítání lidu, domů a bytů k 26. 3. 2011. Český statistický úřad, Praha

STUPKA, J. (2003): Zajímavosti o Kralupech nad Vltavou. Fabián, Kralupy nad Vltavou.

STUPKA, J. (2004): Kralupy nad Vltavou, městské části a blízké okolí v minulosti a ve vzpomínkách. Fabián, Kralupy nad Vltavou.

STUPKA, J. (2011): Velká kronika kralupská. Bondi, Praha.

STUPKA, J. (2015): Historie kralupského pohostinství. Vlastivědný sborník Kralupska, roč. 22, č. 1–2, str. 36–74.

SŽDC (2020): Rekonstrukce nelahozeveských tunelů, SŽDC (Správa železniční dopravní cesty), <https://mapy.spravazeleznice.cz> (cit. 26. 6. 2021)

SŽ (2021 a): Modernizace žst. Kralupy nad Vltavou, SŽ (Správa železnic), <https://mapy.spravazeleznice.cz> (cit. 8. 7. 2021)

SŽ (2021 b): Přeložka trati Kralupy nad Vltavou předměstí–Velvary v km 4,00–5,50, SŽ (Správa železnic), <https://mapy.spravazeleznice.cz> (cit. 8. 7. 2021)

SŽ (2021 c): Oprava trati v úseku Kralupy nad Vltavou–Velvary, SŽ (Správa železnic), <https://mapy.spravazeleznice.cz> (cit. 8. 7. 2021)

ŠKORVAGA, M. (2008): Vznik turnovsko–kralupsko–pražské dráhy. <https://web.archive.org/web/20090917160738/http://www.dialog.stred.org/clanky/vznik-turnovsko-kralupsko-prazske-drahy/> (cit. 25. 6. 2021)

ŠPEJCHALOVÁ, K. (2021): Plánované investiční akce na rok 2021. Kralupský zpravodaj. č. 1, str. 10.

UNIPETROL (2021): Rafinérie Kralupy. <https://www.unipetrolrpa.cz/CS/o-nas/Rafinerie/Stranky/Rafinerie-Kralupy.aspx> (cit. 10. 7. 2021)

VÁVRA, I. (1978): Srbská cesta. Historická geografie, č. 17, s. 342–369.

VÁVRA, I. (1979): Mostecká cesta. Historická geografie, č. 18, s. 351–382.

ZP (2021): Popis trat 090 (Praha–) Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem (–Děčín) – Česká republika. <https://www.zelpage.cz/trate/ceska-republika/trat-090> (cit. 10. 7. 2021)